



Estado N°.001

Nº	Expediente	Clase de proceso	Partes	Fecha auto	Fecha inicial	Actuación	Cuaderno
1	14012026001	Daños causado por naves o artefacto navales a instalaciones portuarias.	MN MESSINIAN SPIRE	20/01/2026	20/01/2026	adelantada por el siniestro marítimo de daños a instalaciones portuarias por las operaciones de la nave MESSINIAN SPIRE de bandera de Bahamas, identificada con matricula IMO 9339442.	Auto Por medio del cual se decreta la apertura de la investigación jurisdiccional N° 14012026001

De conformidad con lo previsto en el artículo 295º del Código General del Proceso y el artículo 36º del Decreto Ley 2324 de 1983, se fija el presente Estado de la Capitanía de Puerto de Santa Marta el día veintiuno (21) de enero de dos mil veintiséis (2026) a las 8:00 AM y permanecerá fijado hasta la fecha de la primera audiencia, el cual puede ser visible al público ingresando a la página web de DIMAR, en el enlace; <https://www.dimar.mil.co/node/5775>

**CPS SAITH ESTEVAN OROZCO PALACIO**  
Secretario Sustanciador de la Sección Jurídica  
Capitanía de Puerto de Santa Marta

**Capitanía de Puerto de Santa Marta - CP04**

Dirección Carrera 2 No. 27-38, Santa Marta  
Línea Anticorrupción y Antisoborno 01 8000 911 670  
Línea Nacional 0180004168870 - Bogotá (+57) 601 7954400  
dimar@dimar.mil.co - [@DimarColombia](http://www.dimar.mil.co)

# DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Santa Marta, D.T.C. e H., 20 de enero de 2026

**Referencia:** Auto de apertura de investigación jurisdiccional.

**Investigación:** Jurisdiccional por Siniestro Marítimo N° 14012026001.

El Capitán de Puerto de Santa Marta con fundamento en las competencias conferidas en el artículo 27 del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el numeral 8 del artículo 3 del Decreto 5057 de 2009, y teniendo en cuenta el memorial remitido a través de correo electrónico de fecha 19 de enero de 2026, suscrito por el señor Hader E. Pérez Corvacho, en calidad de Supervisor Señor de OPS de la agencia marítima Multiport E.U., informó lo siguiente:

*"(...) En nuestra calidad de **Agente Marítimo de la M/N MESSINIAN SPIRE**, atracada en el **muelle 4 de SPSM** y en atención a la comunicación sostenida el día de hoy con esa Autoridad Marítima, nos permitimos aclarar de manera cronológica y objetiva los **hechos ocurridos durante las operaciones en el terminal**, con el fin de evitar interpretaciones erróneas sobre la naturaleza del evento:*

1. *El día 18 de enero, aproximadamente a las 05:40 horas, durante el desarrollo normal de las operaciones de carga, se presentó un incidente operativo menor, consistió en la caída de una cuchara perteneciente al terminal dentro de la bodega No. 1 del buque, como consecuencia de la rotura de las guayas de la grúa del buque.*
2. *El evento no generó daños al muelle, ni a la infraestructura portuaria, ni a instalaciones del terminal, ni comprometió la seguridad de la navegación.*
3. *No se presentaron lesiones a personal, contaminación ambiental ni afectación estructural al buque.*
4. *El hecho fue atendido a nivel operativo entre el terminal y el buque, sin que se configurara un siniestro marítimo, tratándose de un asunto de carácter operativo.*
5. *El mismo día 18 de enero, a las 16:19 horas, la Agencia recibió cartas de protesta emitidas por el terminal, las cuales fueron debidamente transmitidas al Capitán del buque y a los Armadores.*
6. *La tripulación procedió al cambio de las guayas, dejando la grúa No. 1 operativa el mismo día 18 de enero a las 20:00 horas, tras lo cual la grúa fue retirada de la bodega y posicionada en muelle para su revisión con luz día. Las operaciones continuaron posteriormente con una cuchara diferente hasta la finalización de las operaciones en la bodega No. 1.*



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento es de 60 días a partir de su emisión. Identificador: XcAi ateo wuPh o6di 4N9X LDp1 mto=

7. El día 19 de enero, a las 09:00 horas, se realizó una inspección visual de la cuchara en compañía del Primer Oficial del buque. En dicho momento, y actuando en buena fe, el buque manifestó su disposición para evaluar una posible reparación; sin embargo, el terminal informó que no está permitido realizar este tipo de reparaciones dentro de sus instalaciones.
8. El terminal informó que los costos asociados a los daños aún no han sido determinados, estimando que en un plazo aproximado de 15 a 20 días se contará con una cotización, la cual será remitida oportunamente a los Armadores por intermedio de esta Agencia. El Capitán consultó por dichos costos, siendo informado de que a la fecha no se encuentran disponibles.
9. El día 19 de Enero al – 20:04 se recibe de parte del Terminal Otra Carta de protesta donde la Agencia al igual que las primeras se confirma recibido y se transmite a las partes concernientes.
10. La condición estructural, de seguridad y navegabilidad del buque fue verificada por el Estado Rector del Puerto (Port State Control), encontrándose el buque en condiciones satisfactorias, sin observaciones ni restricciones el día 19 de enero en horas de la tarde.  
*El buque se encuentra apto para zarpe, en condiciones normales de seguridad, sin restricciones técnicas ni operativas, con estimado de zarpe del día 20 Enero 09:00 Hrs (...)" Cursiva, negrilla y subrayas fuera del texto original).*

Asimismo, mediante memorial remitido a través de correo electrónico de fecha 20 de enero de 2026, suscrito por el señor Domingo Segundo Chinea Barrera, en calidad de representante legal de la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, mediante el cual informó a este Despacho sobre los hechos ocurridos el día 18 de enero de 2025, en los siguientes términos:

"(...)

Por medio de la presente comunicación, la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A., en calidad de concesionario del Puerto de Santa Marta, atendiendo las operaciones portuarias de la motonave MESSINIAN SPIRE de bandera de Bahamas identificada con IMO 9339442, call sign C6EX9 y puerto de registro Nassau, y amparados en los artículos 1473 y siguientes del Código de Comercio y demás normas concordantes, así como lo dispuesto en los artículos 5 y 27 del Decreto Ley 2324 de 1984, solicita a la Autoridad Marítima la detención del buque de la referencia hasta que no presente una Carta de Garantía amplia y suficiente que ampare los perjuicios derivados del daño ocasionado a uno de los equipos en las instalaciones del Terminal Marítimo, teniendo en cuenta lo siguiente.

Durante las operaciones de descarga de fertilizante DAP en la motonave MESSINIAN SPIRE, en un ciclo normal de vaciado en la bodega No. 1 del buque y en una de las maniobras de izaje, la guaya de la grúa que sostenía una de las cucharas presentó una falla, haciendo que el equipo cayera dentro del buque y presentara múltiples averías. Como soporte, se adjuntan el informe técnico de daños y accidentes a equipos, y fotografías del equipo afectado, así como la carta de protesta remitida.



Identificador: XcAI akeO wUpH c6d/ 4N9X LDP1 mto=

*La solicitud de detención del buque hasta la presentación de la garantía se realiza con el fin de respaldar el cumplimiento de las obligaciones económicas a las que haya lugar, derivadas de la afectación al equipo en lo que se refiere a su reparación - así como a los gastos extraordinarios en los que se deban incurrir por la falta de operación del mismo, los cuales se encuentran en proceso de cuantificación, por lo que nos reservamos el derecho de dar alcance a la presente solicitud”* Cursiva, negrilla y subrayas fuera del texto original).

Teniendo en cuenta los mencionados hechos los cuales ocurrieron dentro de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, que configuran un siniestro marítimo de daño a instalaciones portuaria, se ordenará la apertura de investigación jurisdiccional.

Lo precedente, con base en lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 3 del Decreto 5057 de 2009, que estableció que son funciones de las Capitanías de Puerto investigar y fallar de acuerdo con su competencia, aún de oficio, los siniestros y accidentes marítimos, las infracciones a la normatividad marítima que regula las actividades marítimas y la Marina Mercante Colombiana.

El artículo 26 del citado Decreto Ley 2324 de 1984, prevé:

**“Se consideran accidentes o siniestros marítimos los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional. Para los efectos del presente decreto son accidentes o siniestros marítimos, sin que se limite a ellos, los siguientes: a) el Naufragio, (b) el encallamiento, (c) el abordaje, (d) la explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas, (e) la arribada forzosa, (f) la contaminación marina, al igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina y, (g) los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias (...)"**

(Cursiva, negrilla y subraya fuera del texto original)

Así mismo, lo consagra el artículo 27 en concordancia con el numeral 27 del artículo 5 y 35 del Decreto Ley 2324 de 1984, es competencia de la Capitanía de Puerto en primera instancia conocer de los accidentes o siniestros marítimos ocurridos dentro de las áreas de su jurisdicción e investigar y sancionar la violación a las normas de Marina Mercante.

En igual sentido el artículo 4.1.1 del Reglamento Marítimo Colombiano 4 (REMAC 4), define como siniestro marítimo:

**“Siniestro marítimo: acaecimiento, o serie de acaecimientos, directamente relacionado con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquiera de las situaciones que seguidamente se enumeran:**

1. la muerte o las lesiones graves de una persona;
2. la pérdida de una persona que estuviera a bordo;
3. la pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque;
4. los daños materiales sufridos por un buque;
5. La varada o avería de un buque, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje;



Identificador: XCAi akeO wuPh o6dr 4N9X LDp1 mto=

6. daños materiales causados en la infraestructura marítima ajena al buque que representen una amenaza grave para la seguridad del buque, de otro buque, o de una persona;

7. daños graves al medio ambiente, o la posibilidad de que se produzcan daños graves para el medio ambiente, como resultado de los daños sufridos por un buque o buques.

No obstante, no se considerarán siniestros marítimos los actos u omisiones intencionales cuya finalidad sea poner en peligro la seguridad de un buque, de una persona, o el medio ambiente". (Cursiva, negrilla y subrayas fuera del texto original).

De igual forma, la norma antes citada denomina el concepto de daños materiales así:

**"Daños materiales: Para los efectos del presente capítulo, se consideran como daños materiales aquellos que:**

a) **Afectan considerablemente a la integridad estructural, el funcionamiento o las características operacionales de un buque o de la infraestructura marítima; y requieren reparaciones o sustitución de componentes importantes**" (Cursiva, negrilla y subrayas fuera del texto original).

Al respecto, mediante sentencia de fecha 9 de diciembre de 2013, del honorable Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera – Subsección A, Consejero Ponente: Dr. Mauricio Fajardo Gómez, Proceso 270012331000201200035 01, radicado 47130, actor Cirilo Olaya Riascos y otros, señaló:

"(...) Adicionalmente, se observa que dicho asunto resulta diferente a la competencia judicial que le fue atribuida a la Dirección General Marítima y Portuaria –DIMAR–, toda vez que dicha institución se encuentra facultada –se insiste– **para avocar el conocimiento de investigaciones por accidentes o siniestros marítimos que involucren naves** o artefactos navales, o plataformas o estructuras marinas y, siempre y cuando, **los involucrados sean particulares**.

En efecto, el artículo 43 del Decreto-ley 2324 de 1984 precisó que el objeto de la investigación que se efectúa dentro del citado proceso judicial adelantado por las Autoridades Marítimas, tiene como **finalidad la de establecer**, entre otras cuestiones de importancia, las siguientes:

- El lugar y hora del accidente o siniestro;
- La visibilidad, condiciones de tiempo y mar;
- El estado del buque o buques y sus equipos;
- Los libros de bitácora y órdenes a las máquinas y/o registradores automáticos;
- Los certificados de matrícula y patente de navegación;
- Los certificados de navegabilidad, seguridad y clasificación que se estimen necesarios;
- La licencia de navegación del Capitán o Capitanes de las naves oficiales y de las tripulaciones que se considere del caso;
- El croquis sobre la carta de navegación del lugar del accidente o siniestro con indicación del tiempo, posición, rumbos, etc;



Identificador: XcAi akeO wuPh c6d/ 4N9X LDp1 mto=

- Los demás elementos que a juicio del Capitán de Puerto o del Tribunal de Capitanes deban ser aportados, tales como la inspección ocular, los documentos de carga, libros de hidrocarburos, el avalúo de los daños, etc.

Pues bien, a partir de cada uno de los elementos antes referidos, a la correspondiente autoridad marítima le compete efectuar una declaración de culpabilidad y responsabilidad respecto de un accidente o siniestro marítimo sometido a su conocimiento y, de igual forma, determinar el avalúo de los daños irrogados, circunstancia que a todas luces evidencia que la finalidad de dicho proceso de ninguna manera se encuentra encaminada a analizar si el Estado debe responder patrimonialmente, o no, por los daños antijurídicos que se llegaren a causar por el acaecimiento de un accidente o siniestro marítimo". (Cursiva, subraya y negrilla fuera del texto original).

Con base en los anteriores fundamentos facticos y legales, y por ser este Despacho competente para investigar esta clase de siniestros marítimos, se dispone la apertura de investigación jurisdiccional por el **SINIESTRO MARÍTIMO DE DAÑOS A INSTALACIONES PORTUARIAS POR LAS OPERACIONES DE LA NAVE MESSINIAN SPIRE DE BANDERA DE BAHAMAS, IDENTIFICADA CON MATRÍCULA IMO 9339442**, en contra de los presuntos responsables **TYKHONIN VOLODYMYR**, identificado con el pasaporte N° FK653286, expedido por la República de Ucrania, en su calidad de capitán de la nave **MESSINIAN SPIRE** de bandera de Bahamas y la sociedad **MULTIPOINT E.U.**, legalmente constituida, con domicilio principal en la ciudad de Santa Marta, identificada con NIT. 830506584-3, en calidad de agente marítimo de la citada nave, con el fin de establecer las circunstancias de tiempo, modo, y lugar en que sucedieron los hechos ocurridos el día 18 de enero de 2026, establecer la culpabilidad y responsabilidad en el siniestro marítimo, y si a ello hubiere lugar, determinar el avalúo de los daños ocurridos por tal motivo; en consecuencia, se **DECRETA** la práctica de las siguientes pruebas y diligencias en los términos señalados en el artículo 36 del Decreto Ley 2324 de 1984, así:

1. Dar aviso del inicio de la investigación jurisdiccional a la Dirección General Marítima.
2. Ordena vincular a la **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A.**, con domicilio principal en la ciudad de Santa Marta, identificada con NIT. 800187234-1.
3. Notificar personalmente y por Estado el presente auto de apertura de investigación jurisdiccional, conforme lo establece el artículo 36 del Decreto Ley 2324 de 1984.
4. Señálese el día **veintidós (22) de enero de dos mil veintiséis (2026), a las 08:00 A.M.** horas, para celebrar la primera audiencia pública, de conformidad con lo señalado en el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984. La mencionada audiencia se adelantará haciendo uso de los medios tecnológicos, a través de la plataforma Microsoft Teams, que graba en formato de audio y video, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley 2213 de 2022, para tal efecto se comunicará en su debida oportunidad el enlace de conexión a los sujetos procesales.



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico es igual a la de su copia impresa. Identificador: XcAIakeO wuPh ccd/ 4n9X LDp1 mto=

5. Las partes o sujetos procésales y demás interesados deben presentar dentro de la primera audiencia, el escrito de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984, en el cual se indique:
  - Nombre, edad y domicilio de la persona interesada y de su apoderado.
  - Lo que pretende demostrar dentro de la investigación, expresando con precisión y claridad las pretensiones que tenga.
  - Los hechos que sirven de fundamento a sus pretensiones.
  - Los fundamentos de derecho que invoque.
  - Las pruebas que pretenda hacer valer y pedirá las que desee se decreten por el Capitán de Puerto.
  - La dirección de oficina o habitación donde él o el representante o representantes recibirán notificaciones personales.
  - La solicitud de que se vinculen a la investigación cualesquiera otras personas que considere como posibles responsables e interesados y los demás aspectos que considere pertinentes.

**La no comparecencia injustificada dará lugar a presumir ciertos los hechos susceptibles de prueba por confesión, de acuerdo con lo preceptuado en el artículo 38 del Decreto Ley 2324 de 1984.**

6. Decretar la declaración bajo la gravedad del juramento de los señores **TYKHONIN VOLODYMYR**, identificado con el pasaporte N° FK653286, expedido por la República de Ucrania, en su calidad de capitán de la nave **MESSINIAN SPIRE** de bandera de Bahamas, del señor representante legal de la sociedad **MULTIPOINT E.U.**, legalmente constituida, con domicilio principal en la ciudad de Santa Marta, identificada con NIT. 830506584-3, en calidad de agente marítimo de la citada nave, haciéndoles saber el derecho de comparecer al proceso mediante abogado legalmente autorizado.
7. Decretar los testimonios de los señores **BOROVYK OLEKSANDR**, identificado con el pasaporte N° FP569079 expedido por la República de Ucrania, en calidad de primer oficial de la nave **MESSINIAN SPIRE** de bandera de Bahamas, del Jefe de Operaciones de la **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A.**
8. Notificar personalmente el presente auto de apertura de investigación jurisdiccional a los señores **TYKHONIN VOLODYMYR**, identificado con el pasaporte N° FK653286, expedido por la República de Ucrania, en su calidad de capitán de la nave **MESSINIAN SPIRE** de bandera de Bahamas, a la sociedad **MULTIPOINT E.U.**, legalmente constituida, con domicilio principal en la ciudad de Santa Marta, identificada con NIT. 830506584-3, en calidad de agente marítimo de la citada nave, a la **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A.**, con domicilio principal en la ciudad de Santa Marta, identificada con NIT. 800187234-1 y demás personas interesadas, haciéndoles saber el derecho de comparecer al



Copia en papel auténtica de documento electrónico. La validez de este documento electrónico es igual a la de su copia impresa.  
Identificador: XCAtakeOwufPhc6d/4N9X-LDp1mto=

proceso mediante abogado legalmente autorizado, en los términos señalados en el artículo 36 del Decreto Ley 2324 de 1984 en concordancia lo estipulado en el artículo 73 del Código General del Proceso.

9. Alléguese a la investigación jurisdiccional el reporte meteorológico y de las condiciones de mar para el día 4 de enero de 2025, fecha de los hechos, obtenido de la página web del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe (CIOH).
10. Ordenase dictamen pericial con un (1) perito marítimo en navegación y cubierta categoría "A", para que presente dictamen pericial, con el fin de conceptuar y establecer los siguientes aspectos: Circunstancias en las cuales se produjo el siniestro marítimo de la referencia, y análisis de los aspectos técnicos y náuticos relevantes con indicación precisa de las causas, conducta técnica y náutica de las personas involucradas, el estado de las naves, su mantenimiento, descripción de los daños, avalúo de los daños, y las que a buen juicio consideren convenientes para el mejor esclarecimiento de los hechos, para lo cual se nombra al señor **CARLOS ALBERTO ANZOLA MARTINEZ**, perito marítimo en navegación y cubierta categoría "A", de la Lista de Auxiliares de la Justicia de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, quien deberá tomar posesión del cargo con las debidas formalidades exigidas en la ley, al tenor de los dispuesto en el artículo 41 del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con lo consagrado en los artículos 48 y 49 del Código General del Proceso.

**NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,**

Capitán de Fragata **JULIO CÉSAR MONROY SILVERA**  
Capitán de Puerto de Santa Marta